REGULAMENTO (CE) N.º 1108/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 21 de Outubro de 2009

que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea, e que revoga a Directiva 2006/23/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [1],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões [2],

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [3],

Considerando o seguinte:

(1) Na sua Comunicação de 15 de Novembro de 2005 ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, intitulada «Alargamento das missões da Agência Europeia para a Segurança da Aviação - Uma agenda para 2010», a Comissão anunciou a sua intenção de alargar progressivamente as competências da Agência Europeia para a Segurança da Aviação («Agência»), tendo em vista uma «abordagem sistémica global» à segurança e à interoperabilidade dos aeródromos e dos aeroportos, aos serviços de navegação aérea («ANS») e à gestão do tráfego aéreo («ATM»).

(2) O crescimento constante do sector da aviação na Europa lança um conjunto de desafios, nomeadamente no que se refere aos principais factores de segurança dos aeródromos e dos ATM/ANS. Por conseguinte, é necessário adoptar medidas de redução dos riscos para garantir a segurança, através de uma abordagem regulamentar global harmonizada em todos os Estados-Membros.

(3) As medidas adoptadas no quadro da iniciativa céu único europeu deverão ser completadas com a componente segurança harmonizada, a aplicar aos aeródromos e aos ATM/ANS. Para esse efeito, deverá ser igualmente desenvolvido um quadro regulamentar apropriado em matéria de segurança, atendendo ao desenvolvimento de novas tecnologias neste domínio.

(4) A Comunidade deverá definir, à luz das normas e das práticas recomendadas pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944 («Convenção de Chicago»), os requisitos essenciais aplicáveis aos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, aos aeródromos e à prestação de ATM/ANS, os requisitos essenciais aplicáveis ao pessoal e às organizações envolvidas na operação de aeródromos e na prestação de ATM/ANS e os requisitos essenciais aplicáveis ao pessoal e aos produtos implicados na formação e na avaliação médica dos controladores de tráfego aéreo. Deverão ser conferidos poderes à Comissão para elaborar as regras de execução correspondentes.

(5) Tendo em conta que os serviços que consistem em gerar, processar, formatar e fornecer dados destinados à navegação aérea diferem dos serviços ANS definidos no Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») [4], a Comissão deverá estabelecer requisitos específicos adaptados a estes serviços.

(6) Não seria adequado sujeitar todos os aeródromos a regras comuns. Em especial, os aeródromos que não estejam abertos ao uso público e os aeródromos utilizados principalmente para efectuar voos recreativos, ou serviços comerciais de transporte aéreo distintos do tráfego conduzido em conformidade com os procedimentos de voo por instrumentos e com pistas pavimentadas de extensão inferior a 800 metros deverão permanecer sob o controlo regulamentar dos Estados-Membros, sem que o presente regulamento imponha aos outros Estados-Membros o reconhecimento dessas disposições nacionais. Os Estados-Membros deverão, contudo, adoptar medidas proporcionadas para reforçar, de uma forma geral, o nível de segurança da aviação de recreio e de todos os serviços comerciais de transporte aéreo. Oportunamente, a Comissão voltará a examinar a questão do alargamento do âmbito de aplicação do regulamento aos aeródromos actualmente excluídos, de forma modulada, tendo na devida conta o impacto da medida nesses aeródromos.

---

[1] JO C 182 de 4.8.2009, p. 50.
[2] JO C 120 de 28.5.2009, p. 52.
[3] Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Março de 2009 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 7 de Setembro de 2009.
[4] JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

(7) Considerando a grande variedade dos aeródromos e o elevado nível de especificidade das suas infra-estruturas e do seu ambiente, deverão prever-se regras comuns de segurança para proporcionar a flexibilidade necessária com vista a uma conformidade adaptada, através de um equilíbrio adequado entre as regras de execução, as especificações de certificação e meios aceitáveis de conformidade. Estas regras deverão ser proporcionadas em relação à dimensão, ao tráfego, à categoria e à complexidade do aeródromo, bem como à natureza e ao volume das operações, evitando ónus burocráticos e económicos desnecessários, em particular aos aeródromos mais pequenos com um volume de tráfego de passageiros muito limitado.

(8) As infra-estruturas e as operações dos aeródromos deverão ser certificadas por um certificado único, podendo porém os Estados-Membros certificar as infra-estruturas e as operações dos aeródromos separadamente. Nesse caso, os certificados deverão ser emitidos pela mesma autoridade. Os operadores de vários aeródromos que tenham procedido à centralização das suas operações, de forma adequada, podem solicitar um certificado único para as operações e para a gestão do conjunto dos aeródromos sob a sua responsabilidade.

(9) Os produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, os aeródromos e o seu equipamento, os operadores envolvidos no transporte aéreo comercial e na operação de aeródromos, os sistemas e prestadores ATM/ANS, bem como os pilotos e os controladores de tráfego aéreo e o pessoal, os produtos e as organizações envolvidos na sua formação e na sua avaliação médica deverão ser sujeitos a certificação ou licenciamento após comprovarem que cumprem os requisitos essenciais a estabelecer pela Comunidade em conformidade com as normas e práticas recomendadas, definidas pela Convenção de Chicago. Deverão ser conferidos poderes à Comissão para elaborar as regras de execução necessárias para estabelecer as condições de emissão dos certificados ou as condições para a sua substituição por uma declaração de capacidade, tendo em conta os riscos associados aos vários tipos de operações ou de serviços.

(10) As regras de execução relativas à certificação da concepção, do fabrico e da manutenção de sistemas e componentes ATM/ANS, bem como às organizações envolvidas na sua concepção, fabrico e manutenção, apenas deverão ser estabelecidas quando digam respeito a questões críticas de segurança identificadas na sequência de um estudo detalhado de avaliação de impacto.

(11) A Comissão tenciona iniciar, em devido tempo, um exame sobre a viabilidade e a necessidade de criar órgãos acreditados para a certificação de sistemas ATM/ANS e para a avaliação de todas as opções e impactos possíveis. A Comissão poderá apresentar, se for adequado, uma proposta para uma revisão mais aprofundada do presente regulamento, com base numa avaliação de impacto exaustiva.

(12) No sistema institucional da Comunidade, a aplicação da legislação comunitária incumbe, em primeiro lugar, aos Estados-Membros. As tarefas de certificação requeridas pelo presente regulamento e pelas regras de execução correspondentes deverão, pois, ser executadas a nível nacional. Em certos casos claramente definidos, porém, deverão também ser atribuídas competências à Agência em matéria de certificação, conforme especificado no presente regulamento. Pela mesma ordem de razões, a Agência deverá ser autorizada a adoptar as medidas necessárias nos domínios abrangidos pelo presente regulamento, se tal constituir a melhor forma de garantir a harmonização e de facilitar o funcionamento do mercado interno.

(13) As regras de execução a definir pela Agência no domínio dos ATM/ANS deverão ser elaboradas de acordo com os resultados do processo de consulta da Agência, numa base que deverá ser adaptada a novas partes interessadas, e apoiar-se nas disposições do Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») [1], do Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») [2], do Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade») [3], e, em particular, nas Especificações Regulamentares Eurocontrol sobre Segurança transpostas para o direito nacional. Essas regras de execução deverão ser aprovadas pela Comissão de acordo com o procedimento de regulamentação a que se refere o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004. Deverão ser criados mecanismos de transição para assegurar a continuidade das homologações já concedidas ao abrigo das regras estabelecidas nesses regulamentos.

(14) Os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2204, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 contêm várias funções de regulamentação de ATM, tais como, e sem carácter exaustivo, a interoperabilidade e a gestão dos fluxos de tráfego aéreo e do espaço aéreo. Todas estas áreas envolvem aspectos de segurança que deverão ser objecto de tratamento adequado. Por conseguinte, ao regularem estas questões, os Estados-Membros e a Comissão deverão garantir uma boa cobertura desses aspectos de segurança mediante uma coordenação adequada com a Agência.

(15) O objectivo geral é transferir eficazmente para a Agência as funções e tarefas dos Estados-Membros, incluindo as decorrentes da sua cooperação no âmbito da Comissão de Regulamentação da Segurança do Eurocontrol, sem diminuição dos elevados níveis de segurança actuais, nem impacto negativo nos prazos de certificação. Deverão ser tomadas medidas adequadas para preparar a necessária transição. A Agência deverá dispor de recursos suficientes adequados às suas novas atribuições, e o calendário de atribuição destes recursos deverá basear-se em necessidades definidas e no calendário de aprovação e aplicação das normas de execução correspondentes.

(1) JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.
(2) JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.
(3) JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

(16) O Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho [1] estabelece um quadro amplo e adequado para a definição e a aplicação de requisitos técnicos e de procedimentos administrativos comuns no domínio da aviação civil. A Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Abril de 2006, relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo [2], deverá, por conseguinte, ser revogada, sem prejuízo dos certificados ou licenças de produtos, pessoal e organizações já emitidos de acordo com essa directiva.

(17) Tendo em conta a regulamentação das profissões que não são abrangidas pelo presente regulamento, os Estados-Membros deverão conservar as competências que lhes permitem estabelecer ou manter, nomeadamente, os requisitos de certificação ou de licenciamento aplicáveis ao pessoal.

(18) As regras de execução a definir pela Agência no domínio ATM/ANS deverão ser elaboradas nos termos de uma revisão global dos requisitos de segurança estabelecidos na legislação relativa ao céu único europeu, nomeadamente, os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004. A fim de se evitar, por um lado, a duplicação dos requisitos de segurança aplicáveis aos ATM/ANS e, por outro, um vazio jurídico devido à inexistência de requisitos de segurança aplicáveis, a data de entrada em vigor das alterações à legislação relativa ao céu único europeu deverá ser consentânea com as datas previstas para as novas medidas de segurança aprovadas no âmbito do presente regulamento.

(19) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão [3].

(20) Em especial, deverá ser atribuída à Comissão competência para aprovar as regras de execução aplicáveis às licenças dos controladores de tráfego aéreo e homologações afins, aos aeródromos e às operações aeroportuárias, aos ATM/ANS e certificados afins e à supervisão e controlo do cumprimento da regulamentação, e para aprovar um regulamento sobre as taxas e os encargos da Agência. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do Regulamento (CE) n.º 216/2008, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(21) Sem prejuízo das competências dos Estados-Membros, a Comissão poderá, se necessário, dirigir recomendações ao Conselho para estabelecer um quadro de coordenação entre a Comunidade e a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) no que diz respeito às auditorias de segurança, a fim de evitar duplicações e de garantir uma utilização eficaz dos recursos.

(22) A Agência deverá assegurar a participação de todas as partes interessadas na elaboração das regras de segurança. Os pareceres relativos à regulamentação deverão basear-se numa ampla consulta de todas as partes interessadas, incluindo os operadores da pequena indústria, assim como numa avaliação adequada do seu impacto potencial nos domínios de aplicação. Tal como previsto no Regulamento (CE) n.º 216/2008, o órgão consultivo das partes interessadas deverá ser consultado pela Agência antes de serem tomadas decisões,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 216/2008 é alterado do seguinte modo:

1. O artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«*Artigo 1.º*

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável:

a) À concepção, ao fabrico, à manutenção e à utilização de produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como ao pessoal e às organizações envolvidos na concepção, no fabrico e na manutenção desses produtos, peças e equipamentos;

b) Ao pessoal e às organizações envolvidos na operação de aeronaves;

c) À concepção, manutenção e operação dos aeródromos, bem como ao pessoal e às organizações nelas envolvidos, e, sem prejuízo da legislação comunitária e nacional em matéria de ambiente e ordenamento do território, à salvaguarda da envolvente dos aeródromos;

d) À concepção, ao fabrico e à manutenção do equipamento dos aeródromos, bem como ao pessoal e às organizações neles envolvidos;

e) À concepção, ao fabrico e à manutenção dos sistemas e componentes para a gestão do tráfego aéreo e para os serviços de navegação aérea (ATM/ANS), bem como ao pessoal e às organizações neles envolvidos;

f) Aos ATM/ANS e ao pessoal e às organizações neles envolvidos.

[1] JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.
[2] JO L 114 de 27.4.2006, p. 22.
[3] JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. O presente regulamento não é aplicável:

a) Aos produtos, peças, equipamentos, pessoal e organizações a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 1, durante a realização de operações militares, aduaneiras, policiais, de busca e salvamento, de luta contra incêndios ou de guarda-costeira ou actividades afins. Os Estados-Membros devem envidar esforços para que essas operações ou actividades tenham em conta, na medida do possível, os objectivos do presente regulamento;

b) Aos aeródromos ou parte destes e aos equipamentos, pessoal e organizações a que se referem as alíneas c) e d) do n.º 1, controlados e operados pelas forças armadas;

c) Aos ATM/ANS, incluindo os sistemas e componentes, e ao pessoal e às organizações a que se referem as alíneas e) e f) do n.º 1, fornecidos ou disponibilizados pelas forças armadas. Os Estados-Membros devem envidar esforços para garantir, se for caso disso, a separação entre as aeronaves a que se refere a alínea a) do presente número e as demais aeronaves.

3. Os Estados-Membros devem assegurar, na medida do possível, que as instalações militares abertas à utilização pública a que se refere a alínea b) do n.º 2, ou os serviços a que se refere a alínea c) do mesmo número, prestados ao público por pessoal militar, garantam um nível de segurança pelo menos tão eficaz quanto o exigido pelos requisitos essenciais definidos nos anexos V-A e V-B.».

2. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea d) passa a ter a seguinte redacção:

«d) "Peças e equipamentos": qualquer instrumento, dispositivo, mecanismo, peça, componente, aparelho, programa informático ou acessório, incluindo o equipamento de comunicações, que seja ou possa ser utilizado para a operação ou o controlo de uma aeronave em voo; inclui as peças da fuselagem, do motor ou da hélice, e o equipamento utilizado para manobrar a aeronave em terra;»;

b) É inserida a seguinte alínea:

«d-A) "Componentes ATM/ANS": qualquer componente na acepção do n.º 19 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu ("regulamento-quadro") (*);

(*) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.»;

c) A alínea h) passa a ter a seguinte redacção:

«h) "Operador": qualquer pessoa singular ou colectiva que opere ou pretenda operar uma ou mais aeronaves ou num ou mais aeródromos;»;

d) São aditadas as seguintes alíneas:

«m) "Aeródromo": qualquer área definida (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) em terra, na água ou numa estrutura fixa, numa plataforma fixa *off-shore* ou numa plataforma flutuante, destinada no todo ou em parte à aterragem, descolagem e manobras de aeronaves à superfície;

n) "Equipamento de aeródromo": qualquer dispositivo, componente, aparelho, programa informático ou acessório que seja ou possa ser utilizado a fim de contribuir para que uma aeronave possa operar num aeródromo;

o) "Placa de estacionamento": zona delimitada destinada às aeronaves para embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento, estacionamento ou manutenção;

p) "Serviço de gestão da placa de estacionamento": serviço prestado para gerir as actividades e o movimento de aeronaves e de veículos na placa de estacionamento;

q) "ATM/ANS": funções de gestão do tráfego aéreo, na acepção do n.º 10 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, serviços de navegação aérea, na acepção do n.º 4 do artigo 2.º do mesmo regulamento, e serviços responsáveis pela produção e tratamento de dados e pela sua formatação e envio ao tráfego aéreo geral para efeitos de navegação aérea crítica para a segurança;

r) "Sistemas ATM/ANS": qualquer combinação de equipamento e sistemas de segurança, na acepção do n.º 39 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004;

s) "Serviço de informação de voo": serviço prestado com o objectivo de fornecer sugestões e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos.».

3. No artigo 4.º são inseridos os seguintes números:

«3A. Os aeródromos, incluindo os equipamentos, que estejam localizados no território abrangido pelas disposições do Tratado, de uso público, e que ofereçam serviços comerciais de transporte aéreo e permitam a realização de manobras utilizando um procedimento de aproximação ou de descolagem por instrumentos, e que:

a) Disponham de uma pista pavimentada com uma extensão igual ou superior a 800 metros; ou

b) Se destinem a ser exclusivamente operados por helicópteros,

devem cumprir o disposto no presente regulamento. O pessoal e as organizações envolvidos na operação desses aeródromos devem, também, cumprir o disposto no presente regulamento.

3B. Em derrogação do n.º 3A, os Estados-Membros podem decidir isentar da aplicação das disposições do presente regulamento um aeródromo que:

— não registe mais de 10 000 movimentos anuais de passageiros, e

— não registe mais de 850 movimentos anuais relativos a operações de carga.

Se essa isenção concedida por um Estado-Membro não se coadunar com os objectivos gerais de segurança estabelecidos no presente regulamento ou em qualquer outra disposição do direito comunitário, a Comissão toma uma decisão, pelo procedimento de salvaguarda referido no n.º 7 do artigo 65.º, no sentido de não autorizar a isenção. Nesse caso, o Estado-Membro em causa revoga essa isenção.

3C. Os ATM/ANS prestados no espaço aéreo do território a que se aplica o Tratado, bem como em qualquer outro espaço aéreo em que os Estados-Membros apliquem o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo, no céu único europeu ("regulamento relativo ao espaço aéreo") (*) nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 1.º desse regulamento, devem cumprir o disposto no presente regulamento. Os sistemas e componentes, o pessoal e as organizações envolvidos na prestação desses ATM/ANS devem também cumprir o disposto no presente regulamento.

(*) JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.»,

4. No artigo 5.º, n.º 2, as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redacção:

«b) As medidas referidas no n.º 5 podem constituir um requisito de certificação para as peças e equipamentos. Os certificados para as peças e equipamentos são emitidos quando o requerente demonstrar que essas peças e equipamentos cumprem as especificações de aeronavegabilidade pormenorizadas, estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais referidos no n.º 1;

c) Uma aeronave só pode operar se possuir um certificado de aeronavegabilidade válido. O certificado é emitido quando o requerente demonstrar que a aeronave está conforme com o projecto de tipo aprovado no seu certificado de tipo e a documentação, inspecções e testes pertinentes demonstrarem que a aeronave está em condições de funcionamento seguro. O certificado de aeronavegabilidade mantém-se válido enquanto não for suspenso, revogado ou retirado e enquanto a aeronave for objecto de manutenção de acordo com os requisitos essenciais relativos à aeronavegabilidade permanente, definidos no ponto 1.d do anexo I e com as medidas adoptadas nos termos do n.º 5;».

5. No artigo 7.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

«4. É obrigatório um certificado para cada dispositivo de treino de simulação de voo utilizado na formação de pilotos. O certificado é emitido quando o requerente tiver demonstrado que o dispositivo satisfaz as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais tal como previstos no anexo III.».

6. O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. As operações de aeronaves referidas nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 4.º devem cumprir os requisitos essenciais previstos no anexo IV e, se for caso disso, no anexo V-B.»;

b) O n.º 5 é alterado do seguinte modo:

i) a alínea a) passa a ter a seguinte redacção:

«a) As condições para operar uma aeronave, em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo IV e, se for caso disso, no anexo V-B;»,

ii) a alínea g) passa a ter a seguinte redacção:

«g) O modo como as operações das aeronaves referidas na subalínea ii) da alínea a) e nas alíneas d) e h) do anexo II, quando utilizadas para efectuar transportes aéreos comerciais, satisfazem os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo IV e, se for caso disso, do anexo V-B.»;

c) No n.º 6, é aditado o seguinte travessão:

«— ter em conta os aspectos de segurança relacionados com os ATM/ANS.».

7. São inseridos os seguintes artigos:

«*Artigo 8.ºA*

Aeródromos

1. Os aeródromos e os seus equipamentos, bem como as operações de aeródromo devem respeitar os requisitos essenciais previstos no anexo V-A e, se for caso disso, no anexo V-B.

2. O cumprimento dos requisitos essenciais, por parte dos aeródromos, dos seus equipamentos e das operações de aeródromo, deve ser verificado de acordo com o seguinte:

a) Todos os aeródromos devem dispor de um certificado. O certificado e a certificação das alterações ao certificado são emitidos quando o requerente tiver demonstrado que o aeródromo está conforme com a base de certificação de aeródromos, conforme especificado na alínea b), e o aeródromo não apresentar aspectos ou características que tornem a sua exploração insegura. O certificado abrange o aeródromo, a sua operação e o seu equipamento de segurança;

b) A base de certificação de um aeródromo é composta por:

   i) especificações de certificação aplicáveis ao tipo de aeródromo,

   ii) disposições para as quais tenha sido aceite um nível equivalente de segurança, e

   iii) especificações técnicas pormenorizadas especiais necessárias, sempre que as características da concepção de um determinado aeródromo ou a experiência de serviço no domínio das operações tornem qualquer das especificações referidas na subalínea i) inadequadas ou impróprias para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo V-A;

c) As medidas referidas no n.º 5 podem constituir um requisito de certificação para o equipamento crítico de aeródromo no domínio da segurança. O certificado para esse equipamento é emitido quando o requerente tiver demonstrado que o equipamento cumpre as especificações pormenorizadas estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais referidos no n.º 1;

d) As organizações responsáveis pela operação de aeródromos devem demonstrar que dispõem de capacidade e meios para desempenhar as tarefas relacionadas com as suas prerrogativas. Essa capacidade e esses meios devem ser reconhecidos mediante a emissão do certificado a que se refere alínea a). Podem ser igualmente reconhecidos através da emissão de um certificado separado, caso o Estado-Membro onde está localizado o aeródromo tome uma decisão nesse sentido. As prerrogativas concedidas às organizações certificadas e o âmbito da certificação, incluindo a lista de aeródromos a operar, devem ser especificados no certificado;

e) Não obstante a alínea d), os Estados-Membros podem decidir que os prestadores de serviços de gestão da placa de estacionamento sejam autorizados a declarar a sua capacidade e os meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com os serviços prestados.

3. Os Estados-Membros devem assegurar a existência de disposições que salvaguardem os aeródromos de actividades e desenvolvimentos nas suas áreas envolventes susceptíveis de causar riscos inaceitáveis para as aeronaves que utilizam o aeródromo.

4. Os operadores dos aeródromos devem vigiar as actividades e os desenvolvimentos susceptíveis de causar riscos de segurança inaceitáveis para o aeródromo na sua área envolvente e tomar, no âmbito das suas competências, medidas adequadas de redução dos riscos.

5. As medidas que visam alterar elementos não essenciais dos requisitos referidos no presente artigo, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º

Essas medidas especificam, designadamente:

a) As condições para o estabelecimento e a notificação a um requerente da base de certificação aplicável a um aeródromo;

b) As condições para o estabelecimento e a notificação a um requerente das especificações pormenorizadas aplicáveis aos equipamentos do aeródromo;

c) As condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados dos aeródromos, bem como dos certificados dos equipamentos de aeródromo, incluindo as limitações operacionais ligadas à concepção específica do aeródromo;

d) As condições de operação de um aeródromo, em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo V-A e, se for caso disso, no anexo V-B;

e) As condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados referidos na alínea d) do n.º 2;

f) As responsabilidades dos titulares dos certificados;

g) As condições para a aceitação e conversão de certificados de aeródromos emitidos pelos Estados-Membros, incluindo medidas já autorizadas pelo Estado-Membro em causa com base nos desvios notificados relativamente ao anexo 14 da Convenção de Chicago, antes da entrada em vigor do presente regulamento;

h) As condições para a decisão de não autorizar as isenções referidas no n.º 3B do artigo 4.º, incluindo os critérios para os aeródromos com movimentos relativos a operações de carga para a notificação dos aeródromos isentos e para a revisão das isenções concedidas;

i) As condições em que as operações são proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas condições por motivos de segurança;

j) As condições e os procedimentos para a declaração a efectuar pelos prestadores de serviços e para a respectiva supervisão, referidos na alínea e) do n.º 2.

6. As medidas a que se refere o n.º 5 devem:

a) Reflectir as actualizações técnicas e as melhores práticas no domínio dos aeródromos e ter em conta as normas e práticas recomendadas aplicáveis da OACI;

b) Ser proporcionadas à dimensão, ao tráfego, à categoria e complexidade do aeródromo e à natureza e ao volume das operações;

c) Ter em conta a experiência adquirida na operação de aeródromos a nível mundial e o progresso científico e técnico;

d) Permitir uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e de incidentes graves.

e) Permitir a necessária flexibilidade para uma conformidade adaptada.

Artigo 8.ºB

ATM/ANS

1. A prestação de ATM/ANS deve cumprir os requisitos essenciais previstos no anexo V-B e, na medida do possível, no anexo V-A.

2. Os prestadores de ATM/ANS devem ser titulares de um certificado. O certificado é emitido quando o prestador tiver demonstrado que dispõe de capacidade e meios para assumir as responsabilidades relacionadas com as suas prerrogativas. As prerrogativas concedidas e o âmbito dos serviços prestados devem ser especificados no certificado.

3. Não obstante o n.º 2, os Estados-Membros podem decidir que os prestadores de serviços de informação de voo sejam autorizados a declarar a sua capacidade e os meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com os serviços prestados.

4. As medidas a que se refere o n.º 6 podem prever um requisito de certificação no que respeita às organizações envolvidas na concepção, fabrico e manutenção de sistemas e componentes críticos de segurança ATM/ANS. O certificado é emitido quando essas organizações tiverem demonstrado que dispõem de capacidade e meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com as suas prerrogativas. As prerrogativas concedidas devem ser especificadas no certificado.

5. As medidas a que se refere o n.º 6 podem prever um requisito de certificação ou, em alternativa, de validação pelo prestador ATM/ANS, no que respeita aos sistemas e componentes críticos de segurança ATM/ANS. Os certificados relativos a esses sistemas e componentes são emitidos, ou a validação é conferida, quando o requerente tiver demonstrado que os sistemas, peças e equipamentos cumprem as especificações pormenorizadas estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais referidos no n.º 1.

6. As medidas necessárias à aplicação do presente artigo são aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

Essas medidas especificam, designadamente:

a) As condições para a prestação de ATM/ANS, em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo V-B e, se aplicável, no anexo V-A;

b) As condições para o estabelecimento e a notificação a um requerente das especificações pormenorizadas aplicáveis aos sistemas e componentes ATM/ANS;

c) As condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados referidos nos n.os 2 e 4;

d) As responsabilidades dos titulares dos certificados;

e) As condições e os procedimentos para a declaração a efectuar pelos prestadores de serviços e para a respectiva supervisão, referidos no n.º 3;

f) As condições em que as operações são proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas condições por motivos de segurança.

7. As medidas a que se refere o n.º 6 devem:

a) Reflectir as actualizações técnicas e as melhores práticas no domínio ATM/ANS;

b) Ser proporcionadas ao tipo e à complexidade dos serviços prestados;

c) Ter em conta a experiência adquirida em matéria de ATM/ANS e o progresso científico e técnico;

d) Ser elaboradas baseando-se na medida do possível, nas disposições aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu ("regulamento relativo à prestação de serviços") (*), do Regulamento (CE) n.º 551/2004 e do Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo ("regulamento relativo à interoperabilidade") (**) e prever mecanismos transitórios para assegurar a continuidade dos certificados já concedidos ao abrigo desses regulamentos, devem inicialmente incluir as disposições de segurança desses regulamentos e, se adequado, em caso de futuras alterações, ter em conta os últimos avanços da ciência e da técnica;

e) Permitir uma reacção imediata às causas comprovadas de acidentes e de incidentes graves.

Artigo 8.ºC

Controladores de tráfego aéreo

1. Os controladores de tráfego aéreo, bem como o pessoal e as organizações envolvidas na sua formação, avaliação ou exames médicos devem cumprir os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo V-B.

2. Os controladores de tráfego aéreo devem ser titulares da licença e do certificado médico de aptidão adequado para o serviço prestado.

3. A licença a que se refere o n.º 2 apenas é concedida quando o requerente comprovar o cumprimento das regras estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais em matéria de conhecimentos teóricos, formação prática, proficiência linguística e experiência previstos no anexo V-B.

4. O certificado médico de aptidão a que se refere o n.º 2 só é passado quando o controlador de tráfego aéreo cumprir as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais relativos à aptidão médica previstos no anexo V-B. O certificado médico de aptidão pode ser passado por examinadores médicos aeronáuticos ou por centros de medicina aeronáutica.

5. As prerrogativas concedidas ao controlador de tráfego aéreo e o âmbito da licença e do certificado médico de aptidão devem ser especificados nessa licença e nesse certificado.

6. A capacidade das organizações de formação de controladores de tráfego aéreo, dos examinadores médicos aeronáuticos e dos centros de medicina aeronáutica para desempenharem as funções relacionadas com as suas prerrogativas no que se refere à emissão de licenças e de certificados médicos de aptidão é reconhecida mediante a emissão de um certificado.

7. É emitido um certificado às organizações de formação, aos examinadores médicos aeronáuticos e aos centros de medicina aeronáutica de controladores de tráfego aéreo que tenham comprovado o cumprimento das regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo V-B. As prerrogativas concedidas pelo certificado devem ser especificadas no mesmo.

8. O pessoal responsável pela formação prática ou pela avaliação das competências dos controladores de tráfego aéreo deve ser titular de um certificado. O certificado é emitido quando o pessoal em causa tiver demonstrado que cumpre as regras estabelecidas para garantir a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo V-B. As prerrogativas concedidas pelo certificado devem ser especificadas no mesmo.

9. Os dispositivos de formação em simulador devem cumprir os requisitos essenciais aplicáveis previstos no anexo V-B.

10. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente artigo, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 65.º

Essas medidas especificam, designadamente:

a) As várias qualificações e averbamentos no que respeita às licenças dos controladores de tráfego aéreo;

b) As condições para a emissão, manutenção, alteração, limitação, suspensão ou revogação das licenças, as qualificações e averbamentos no que respeita às licenças, certificados médicos de aptidão, homologações e certificados e as condições em que não é necessário solicitar esses certificados e homologações, prevendo simultaneamente mecanismos transitórios para assegurar a continuidade das homologações já concedidas;

c) As prerrogativas e as obrigações dos titulares de licenças, qualificações e averbamentos no que respeita a licenças, certificados médicos de aptidão, homologações e certificados;

d) As condições para a aceitação e conversão das licenças dos controladores de tráfego aéreo, bem como as condições para a aceitação e conversão dos certificados médicos de aptidão nacionais em certificados médicos de aptidão comummente reconhecidos.

11. As medidas a que se refere o n.º 10 devem reflectir as actualizações técnicas, incluindo as melhores práticas e o progresso científico e técnico, no domínio da formação de controladores de tráfego aéreo. Devem ser inicialmente concebidas com base nas disposições da Directiva 2006/23/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Abril de 2006, relativa à licença comunitária de controlador de tráfego aéreo (***).

(*) JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.
(**) JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.
(***) JO L 114 de 27.4.2006, p. 22.»;

8. O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. No que respeita às aeronaves referidas na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º, à sua tripulação e às suas operações, devem ser respeitadas as normas aplicáveis da OACI. Caso tais normas não existam, essas aeronaves e respectivas operações devem cumprir os requisitos previstos nos anexos I, III, IV e, se for caso disso, no anexo V-B, desde que esses requisitos não estejam em conflito com direitos de países terceiros ao abrigo de convenções internacionais.»;

b) No n.º 5, é aditada a seguinte alínea:

«e) São tidos em conta os aspectos de segurança relacionados com os ATM/ANS;».

9. No artigo 10.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. Os Estados-Membros, a Comissão e a Agência cooperam entre si para assegurar o cumprimento do disposto no presente regulamento e nas suas regras de execução.».

10. O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

a) Os n.os 4 e 5 passam a ter a seguinte redacção:

«4. Enquanto se aguarda a entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 5 do artigo 5.º, o n.º 6 do artigo 7.º e o n.º 4 do artigo 9.º, e o termo dos períodos de transição previstos por essas medidas, e sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 69.º, os certificados que não possam ser emitidos nos termos do presente regulamento podem ser emitidos com base na regulamentação nacional aplicável.

5. Enquanto se aguarda a entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 5 do artigo 8.º e o termo dos períodos de transição previstos por essas medidas, e sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 69.º, os certificados que não possam ser emitidos nos termos do presente regulamento podem ser emitidos com base na regulamentação nacional aplicável.»;

b) São inseridos os seguintes números:

«5A. Enquanto se aguarda a entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 5 do artigo 8.º-A e o n.º 10 do artigo 8.º-C, bem como o termo dos períodos de transição previstos por essas medidas, e sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 69.º, os certificados que não possam ser emitidos nos termos do presente regulamento podem ser emitidos com base na regulamentação nacional aplicável.

5B. Enquanto se aguarda a entrada em vigor das medidas a que se refere o n.º 6 do artigo 8.º-B e o termo dos períodos de transição previstos por essas medidas, e sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 69.º, os certificados que não possam ser emitidos nos termos do presente regulamento podem ser emitidos com base na regulamentação nacional aplicável ou, se for caso disso, com base nos requisitos aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 2096/2005 da Comissão, de 20 de Dezembro de 2005, que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea (*).

(*) JO L 335 de 21.12.2005, p. 13.».

11. Ao artigo 13.º é aditado o seguinte parágrafo:

«As entidades competentes não devem emitir certificados.».

12. No artigo 18.º, as alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redacção:

«c) Emite especificações de certificação e meios de conformidade aceitáveis, bem como outros documentos de orientação para execução do presente regulamento e das suas regras de execução;

d) Adopta as decisões adequadas para efeitos da aplicação dos artigos 20.º, 21.º, 22.º, 22.º-A, 22.º-B, 23.º, 54.º e 55.º, incluindo a concessão a titulares de certificados que isentou do cumprimento dos requisitos essenciais previstos no presente regulamento e nas suas regras de execução, em caso de necessidade operacional imprevista com carácter urgente ou por necessidades operacionais de duração limitada, desde que o nível de segurança não seja afectado, que sejam concedidas por períodos não superiores a dois meses, que sejam notificadas à Comissão e que não sejam renovadas;».

13. No artigo 19.º, a alínea a) do n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«a) Especificações de certificação e meios de conformidade aceitáveis; e».

14. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 22.ºA

ATM/ANS

No que se refere aos ATM/ANS a que se refere o n.º 3C do artigo 4.º, a Agência deve:

a) Realizar, directamente ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, inspecções e auditorias às organizações que certifica;

b) Emitir e renovar os certificados das organizações localizadas fora do território abrangido pelas disposições do Tratado, responsáveis pela prestação de serviços no espaço aéreo do território ao qual o mesmo se aplica;

c) Emitir e renovar os certificados das organizações que prestam serviços pan-europeus;

d) Alterar, suspender ou revogar o competente certificado, caso as condições de emissão deixem de estar preenchidas ou o seu titular não cumpra as obrigações que lhe incumbem por força do presente regulamento ou das suas regras de execução.

Artigo 22.ºB

Certificação dos controladores de tráfego aéreo

No que se refere ao pessoal e organizações a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º-C, a Agência deve:

a) Realizar, directamente ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, inspecções e auditorias às organizações que certifica e, se for caso disso, ao respectivo pessoal;

b) Emitir e renovar os certificados das organizações de formação de controladores de tráfego aéreo localizadas fora do território dos Estados-Membros e, quando aplicável, do seu pessoal;

c) Alterar, suspender ou revogar o competente certificado, caso as condições de emissão deixem de estar preenchidas ou o seu titular, quer se trate de uma pessoa singular, quer se trate de uma pessoa colectiva, não cumpra as obrigações que lhe incumbem por força do presente regulamento ou das suas regras de execução.».

15. No artigo 33.º, n.º 2, alínea c), a data «30 de Setembro» é substituída por «30 de Novembro».

16. No artigo 44.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. As decisões tomadas pela Agência nos termos dos artigos 20.º, 21.º, 22.º, 22.º-A, 22.º-B, 23.º, 55.º ou 64.º são passíveis de recurso.».

17. No artigo 50.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. Só pode ser interposto recurso para o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias para anulação de decisões tomadas pela Agência ao abrigo dos artigos 20.º, 21.º, 22.º, 22.º-A, 22.º-B, 23.º, 55.º ou 64.º depois de esgotados todos os procedimentos internos de recurso.».

18. O artigo 52.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

"O Conselho de Administração deve estabelecer, com a maior brevidade, após a entrada em vigor do presente regulamento, procedimentos transparentes para a emissão dos pareceres, especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação a que se referem as alíneas a) e c) do artigo 18.º";

b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. Sempre que a Agência elaborar, nos termos do artigo 19.º, pareceres, especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação a aplicar pelos Estados-Membros, deve estabelecer um procedimento para a consulta aos Estados-Membros. Para o efeito, pode criar um grupo de trabalho para o qual cada Estado-Membro tem o direito de nomear um perito.».

19. No artigo 55.º, a primeira frase do n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

 «A Agência pode realizar ela própria, ou delegar nas autoridades aeronáuticas nacionais ou nas entidades competentes, todas as inspecções necessárias das empresas em aplicação dos artigos 7.º, 20.º, 21.º, 22.º, 22.º-A, 22.º-B e 23.º e do n.º 2 do artigo 24.º».

20. É inserido o seguinte artigo:

 «Artigo 65.ºA

 Alterações

 De acordo com as disposições do Tratado, a Comissão propõe a alteração dos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, a fim de ter em conta os requisitos do presente regulamento.».

21. No anexo V, o título passa a ter a seguinte redacção:

 «Critérios aplicáveis às entidades competentes referidas no artigo 13.º (entidade competente ou entidade)».

22. São inseridos os anexos V-A e V-B, constantes do anexo ao presente regulamento.

Artigo 2.º

É revogada a Directiva 2006/23/CE.

As disposições da Directiva 2006/23/CE continuam a ser aplicáveis, a título transitório, até à data de aplicação das medidas a que se refere o n.º 10 do artigo 8.º-C do Regulamento (CE) n.º 216/2008 com a redacção que lhe foi dada pelo presente regulamento.

Artigo 3.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

A Comissão aprova, antes de 31 de Dezembro de 2013, as medidas referidas no n.º 5 do artigo 8.º-A do Regulamento (CE) n.º 216/2008 com a redacção que lhe foi dada pelo presente regulamento. O artigo 8.º-A é aplicável a partir das datas especificadas nessas medidas.

A Comissão aprova, antes de 31 de Dezembro de 2012, as medidas referidas no n.º 6 do artigo 8.º-B e no n.º 10 do artigo 8.º-C do Regulamento (CE) n.º 216/2008 com a redacção que lhe foi dada pelo presente regulamento. Os artigos 8.º-B e 8.º-C são aplicáveis a partir das datas especificadas nessas medidas.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 21 de Outubro de 2009.

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*A Presidente*
J. BUZEK	C. MALMSTRÖM

ANEXO

«ANEXO V-a

REQUISITOS ESSENCIAIS APLICÁVEIS AOS AERÓDROMOS

A — **Características físicas, infra-estruturas e equipamentos**

1. *Área de movimento*

a) Os aeródromos devem dispor de uma área de aterragem e descolagem de aeronaves, que deve satisfazer as seguintes condições:

i) ter as dimensões e características adequadas para as aeronaves a que a instalação se destina,

ii) quando aplicável, ter capacidade de carga suficiente para suportar as operações repetitivas das aeronaves a que a instalação se destina. Às áreas não destinadas a operações repetitivas apenas é exigido que tenham capacidade para suportar o peso da aeronave,

iii) ser concebida de modo a drenar a água e a impedir que a sua acumulação represente um risco inaceitável para as operações de aeronaves,

iv) a sua inclinação e as suas mudanças de inclinação não devem criar um risco inaceitável para as operações de aeronaves,

v) as características do seu pavimento devem ser adequadas à sua utilização pelas aeronaves a que se destina, e

vi) deve encontrar-se livre de objectos que possam criar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves;

b) Se existirem várias áreas de aterragem e descolagem designadas, devem ser concebidas de modo a não implicarem riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves;

c) A área de aterragem e descolagem designada deve ser rodeada por áreas definidas. Essas áreas destinam-se a proteger as aeronaves que as sobrevoem durante as operações de descolagem ou aterragem e a atenuar as consequências das aterragens antes da pista, de saídas laterais da pista ou de transposição da área de descolagem ou aterragem, e devem satisfazer as seguintes condições:

i) ter as dimensões adequadas às operações das aeronaves previstas,

ii) a sua inclinação e as suas mudanças de inclinação não devem criar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves,

iii) estar livres de objectos que possam criar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves. Tal não exclui a instalação de equipamentos frágeis nessas áreas, quando necessário para prestar assistência às operações de aeronaves, e

iv) ter uma capacidade de carga suficiente para a função que lhes foi atribuída;

d) As áreas de um aeródromo, incluindo as áreas imediatamente circundantes, destinadas a serem utilizadas para rolagem ou estacionamento de aeronaves devem ser concebidas de modo a permitir a operação segura das aeronaves que se prevê virem a utilizar essas áreas, em todas as condições previstas, e devem satisfazer as seguintes condições:

i) ter uma capacidade de carga suficiente para suportar as operações repetidas das aeronaves a que a instalação se destina, com excepção das áreas que se prevê virem a ter utilização ocasional, que só precisam de ter capacidade para suportar o peso da aeronave,

ii) ser concebidas de modo a drenar a água e a impedir que a sua acumulação comporte riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves,

iii) a sua inclinação e as suas mudanças de inclinação não devem criar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves,

iv) as características do seu pavimento devem ser adequadas à sua utilização pelas aeronaves a que se destinam, e

v) estar livres de objectos que possam implicar riscos inaceitáveis para a aeronave. Tal não exclui a instalação, em posições ou zonas especificamente identificadas, dos equipamentos de estacionamento necessários;

e) As outras infra-estruturas destinadas a ser utilizadas pelas aeronaves devem ser concebidas de modo a que a sua utilização não implique riscos inaceitáveis para as aeronaves que as utilizam;

f) As construções, edifícios, equipamentos ou zonas de armazenamento devem estar localizadas e devem ser concebidas de modo a não implicar riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves;

g) Devem ser disponibilizados os meios adequados para impedir a entrada, na área de movimento, de pessoas e veículos não autorizados ou de animais com porte que implique riscos inaceitáveis para as operações de aeronaves, sem prejuízo das disposições nacionais e internacionais de protecção animal.

2. *Separação de obstáculos*

a) A fim de proteger as aeronaves durante as manobras de aterragem ou descolagem de um aeródromo, devem ser definidas rotas ou áreas de partida e de chegada que permitam às aeronaves a necessária separação de obstáculos localizados na área envolvente do aeródromo, devendo ser consideradas as características físicas do local;

b) A separação de obstáculos deve ser adequada à fase de voo e ao tipo de operação em curso. Devem também ter-se em conta os equipamentos utilizados para determinar a posição da aeronave.

3. *Ajudas visuais e não visuais e equipamentos do aeródromo*

a) As ajudas devem ser adequadas aos fins a que se destinam, devem ser reconhecíveis e devem fornecer informações inequívocas aos utilizadores em todas as condições operacionais previstas;

b) Os equipamentos do aeródromo devem funcionar tal como previsto nas condições operacionais. Em condições operacionais e em caso de avaria, os equipamentos do aeródromo não devem implicar um risco inaceitável para a segurança da aviação;

c) As ajudas e o seu sistema de alimentação eléctrica devem ser concebidos de modo a que a sua avaria não dê origem à prestação de informações inadequadas, enganosas ou insuficientes aos utilizadores, nem à interrupção de um serviço essencial;

d) Devem ser disponibilizados meios de protecção adequados para evitar danos ou perturbação nessas ajudas;

e) As fontes de radiação ou a presença de objectos fixos ou em movimento não devem interferir no funcionamento dos sistemas de comunicação, de navegação e de vigilância aeronáutica, nem devem prejudicar o seu desempenho.

f) O pessoal competente terá à sua disposição informação sobre o funcionamento e utilização dos equipamentos do aeródromo, incluindo indicações claras sobre as condições que possam implicar riscos inaceitáveis para a segurança da aviação.

4. *Dados do aeródromo*

a) Devem ser estabelecidos e actualizados os dados pertinentes sobre o aeródromo e os serviços disponíveis;

b) Os dados devem ser precisos, legíveis, completos e inequívocos. A integridade dos dados de aeródromo deve ser mantida nos níveis necessários;

c) Os dados devem ser disponibilizados aos utilizadores e aos prestadores relevantes de ANS de forma atempada, utilizando um método de comunicação suficientemente seguro e expedito.

B — **Operações e gestão**

1. *O operador de aeródromo é responsável pela sua exploração. As responsabilidades do operador de aeródromo são as seguintes:*

a) Dispor, directamente ou ao abrigo de contratos, de todos os meios necessários para garantir a operação segura de aeronaves no aeródromo. Esses meios devem incluir, nomeadamente, as instalações, o pessoal, os equipamentos e materiais, a documentação sobre funções, as responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação de registos;

b) Verificar a conformidade permanente com os requisitos da secção A e adoptar as medidas adequadas para reduzir os riscos inerentes à falta de tal conformidade. Devem ser estabelecidos e aplicados procedimentos de modo a alertar atempadamente os utilizadores para tais medidas;

c) Elaborar e executar um programa adequado de gestão dos riscos de intrusão de animais selvagens no aeródromo;

d) Assegurar que os movimentos de veículos e de pessoas na área de movimento e noutras áreas operacionais sejam coordenados com os movimentos de aeronaves, de modo a evitar colisões e danos nas aeronaves;

e) Assegurar que são estabelecidos e aplicados procedimentos para reduzir os riscos associados às operações de aeródromos efectuadas durante o Inverno, em condições meteorológicas adversas, de visibilidade reduzida ou durante a noite, consoante o caso;

f) Celebrar acordos com as outras organizações pertinentes para garantir a conformidade constante com os requisitos essenciais aplicáveis aos aeródromos. Estas organizações incluem, nomeadamente, os operadores de aeronaves, os prestadores de serviços de navegação aérea, os prestadores de serviços de assistência em escala e as outras organizações cujas actividades ou produtos possam ter impacto na segurança das aeronaves;

g) Assegurar, por si próprio ou através de contratos com terceiros, a existência de procedimentos destinados a garantir o fornecimento às aeronaves de combustível isento de contaminações e com a especificação adequada;

h) Disponibilizar manuais de manutenção dos equipamentos de aeródromo, os quais devem ter aplicação prática e incluir instruções em matéria de manutenção e de reparação, bem como informações sobre o seu funcionamento, dificuldades de operação e procedimentos de inspecção;

i) Elaborar e executar um plano de emergência que abranja os cenários de emergência susceptíveis de ocorrer no aeródromo ou na sua área envolvente. Esse plano deve ser coordenado, conforme apropriado, com o plano de emergência da comunidade local;

j) Assegurar que o aeródromo disponha de serviços apropriados de salvamento e de luta contra os incêndios. Em caso de incidente ou acidente, esses serviços devem actuar com a devida urgência e incluir, no mínimo, equipamento, agentes extintores e pessoal suficiente;

k) Utilizar apenas pessoal formado e qualificado para as operações e para a manutenção de aeródromos, bem como elaborar e manter programas de formação e de inspecção que assegurem a continuidade das competências de todo o pessoal em causa;

l) Assegurar que qualquer pessoa a quem seja permitido o acesso sem escolta à área de movimento e às outras áreas operacionais possua a formação e as qualificações adequadas para o efeito;

m) O pessoal de salvamento e de luta contra os incêndios deve ter a formação e as qualificações adequadas para operar no ambiente do aeródromo. O operador do aeródromo deve executar e manter programas de formação e de inspecção que assegurem o nível de competências desse pessoal; e

n) Todo o pessoal de salvamento e de luta contra os incêndios potencialmente obrigado a actuar em situações de emergência aeronáutica deve demonstrar, periodicamente, que possui a aptidão médica para desempenhar as suas funções de forma satisfatória, tendo em conta o tipo de actividade. Neste contexto, por aptidão médica, incluindo a aptidão física e mental, entende-se a inexistência de doenças ou deficiências que impossibilitem esse pessoal de:

   i) executar as tarefas necessárias em caso de emergência aeronáutica,

   ii) desempenhar as suas funções em qualquer momento,

   iii) ter uma percepção correcta do seu meio envolvente.

2. *Sistemas de gestão*

a) O operador de aeródromo deve aplicar e manter um sistema de gestão para garantir a conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis aos aeródromos e para promover activamente a melhoria constante da segurança. O sistema de gestão deve incluir as estruturas organizativas, a obrigação de prestar contas, as responsabilidades, as políticas e os procedimentos;

b) O sistema de gestão inclui um programa de prevenção de acidentes e incidentes, incluindo um sistema de notificação e de análise de ocorrências. A análise deve envolver, conforme necessário, as componentes enunciadas na alínea f) do ponto 1;

c) O operador de aeródromo deve elaborar um manual de aeródromo e deve operar em conformidade com esse manual. O manual deve incluir todas as instruções, informações e procedimentos necessários para que no que respeita ao aeródromo, ao sistema de gestão e ao pessoal de operações a sua missão possa ser cumprida.

C — **Envolvente do aeródromo**

1. O espaço aéreo circundante das áreas de movimento dos aeródromos deve estar livre de obstáculos, de modo a permitir as operações de aeronaves previstas sem implicar um risco inaceitável devido à proliferação de obstáculos à volta do mesmo. Devem ser, por conseguinte, determinados, aplicados e vigiados em permanência planos de controlo de obstáculos para identificar qualquer penetração indevida;

   a) Qualquer penetração nesses planos exige uma avaliação para determinar se o objecto representa ou não um risco inaceitável. Os objectos que representem riscos inaceitáveis devem ser eliminados, ou devem ser tomadas medidas mitigantes para proteger as aeronaves que utilizam o aeródromo;

   b) Os eventuais obstáculos remanescentes devem ser divulgados e, se necessário, ser sinalizados e, consoante a necessidade, ser dotados de balizagem luminosa.

2. Os riscos relacionados com as actividades humanas e a afectação de terrenos, tais como os aspectos constantes da lista abaixo, devem ser controlados. O risco apresentado deve ser avaliado e minimizado, mediante utilização de medidas mitigantes, conforme adequado:

   a) Qualquer desenvolvimento ou alteração na afectação de terrenos na envolvente do aeródromo;

   b) Possibilidade de turbulência induzida por obstáculos;

   c) Utilização de luzes perigosas, que causem confusão e induzam em erro;

   d) Encandeamento causado pelas superfícies de grande dimensão e fortemente reflectoras;

   e) Criação de áreas que possam propiciar a actividade animal na envolvente da área de movimento do aeródromo;

   f) Fontes de radiação invisível ou a presença de objectos fixos ou em movimento que possam interferir no funcionamento dos sistemas de comunicação, de navegação e de vigilância aeronáutica, ou prejudicar o seu desempenho.

3. A comunidade local deve elaborar um plano de emergência para as situações de emergência aeronáutica susceptíveis de ocorrer na zona de implantação do aeródromo.

D — **Diversos**

Com excepção das situações de emergência aeronáutica, em caso de desvio para um aeródromo alternativo ou noutras circunstâncias especificadas caso a caso, o aeródromo ou partes do mesmo não devem ser utilizados por aeronaves para as quais o projecto do aeródromo e os procedimentos operacionais não sejam normalmente destinados.

ANEXO V-b

REQUISITOS ESSENCIAIS APLICÁVEIS AOS ATM/ANS E AOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

1. **Utilização do espaço aéreo**

   a) Todas as aeronaves, excepto as envolvidas nas actividades referidas na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º, em todas as fases de voo ou na área de movimento de um aeródromo devem ser operadas de acordo com as regras gerais comuns relativas a operações e com todos os procedimentos especificados aplicáveis para a utilização daquele espaço aéreo;

   b) Todas as a aeronaves, excepto as envolvidas nas actividades referidas na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º, devem dispor dos componentes requeridos e devem ser operadas em conformidade. Os componentes utilizados no sistema ATM/ANS devem cumprir os requisitos do ponto 3.

2. **Serviços**

a) Informação aeronáutica e dados fornecidos aos utilizadores do espaço aéreo para efeitos de navegação aérea

i) Os dados utilizados como fonte de informação aeronáutica devem ter qualidade suficiente, ser completos e actualizados e fornecidos de forma atempada;

ii) A informação aeronáutica deve ser exacta, completa, actual, inequívoca e ter a integridade necessária, num formato adequado para os utilizadores;

iii) A informação aeronáutica deve ser fornecida atempadamente aos utilizadores do espaço aéreo devendo ser utilizados meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra interferências e corrupção;

b) Informação meteorológica

i) Os dados utilizados como fonte de informação meteorológica aeronáutica devem ter qualidade suficiente, e ser completos e actualizados;

ii) Na medida do possível, as informações meteorológicas aeronáuticas devem ser precisas, completas, actuais e ter a integridade adequada e inequívoca para satisfazer as necessidades dos utilizadores do espaço aéreo;

iii) A informação meteorológica deve ser fornecida atempadamente aos utilizadores do espaço aéreo, devendo ser utilizados meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra interferências e corrupção;

c) Serviços de tráfego aéreo

i) Os dados utilizados para prestar serviços de tráfego aéreo devem ser correctos, completos e actuais;

ii) Os serviços de tráfego aéreo devem ser suficientemente precisos, completos, actuais e inequívocos para satisfazer as necessidades dos utilizadores;

iii) As ferramentas automáticas usadas para prestar informações ou sugestões aos utilizadores devem ser concebidas, fabricadas e mantidas de forma correcta, de modo a assegurar que sejam adequados aos fins a que se destinam;

iv) Os serviços de controlo do tráfego aéreo e processos afins devem visar uma separação adequada entre as aeronaves e, quando apropriado, contribuir para a protecção contra obstáculos e outros perigos, devendo assegurar uma coordenação rápida e atempada com todos os utilizadores pertinentes e todos os volumes do espaço aéreo adjacentes;

v) A comunicação entre os serviços de tráfego aéreo e as aeronaves e entre os serviços de tráfego aéreo competentes deve ser atempada, clara, correcta e inequívoca, devendo encontrar-se protegida contra as interferências e ser facilmente compreendida e, se for caso disso, reconhecida por todas as partes envolvidas;

vi) Devem ser disponibilizados meios para detectar possíveis emergências e, quando adequado, pôr em marcha acções concretas de busca e salvamento. Tais meios devem incluir, pelo menos, os mecanismos de alerta adequados, medidas e procedimentos de coordenação e meios e pessoal para cobrir eficazmente a área de responsabilidade;

d) Serviços de comunicação

Os serviços de comunicações devem alcançar e manter um nível de desempenho suficiente em matéria de disponibilidade, integridade, continuidade e prontidão. Esses serviços devem ser expeditos e protegidos contra corrupção;

e) Serviços de navegação

Os serviços de navegação devem alcançar e manter um nível de desempenho suficiente em matéria de orientação, determinação da posição e, quando previsto, informação de tempo. Os critérios de desempenho incluem a exactidão, a integridade, a disponibilidade e a continuidade dos serviços;

f) Serviços de vigilância

Os serviços de vigilância devem determinar a posição respectiva das aeronaves em voo, bem como das outras aeronaves e dos veículos terrestres no aeródromo, com um nível de desempenho suficiente em termos de exactidão, integridade, continuidade e probabilidade de detecção;

g) Gestão do fluxo de tráfego aéreo

A gestão táctica dos fluxos de tráfego aéreo a nível comunitário deve utilizar e facultar informações suficientemente precisas e actualizadas sobre o volume e a natureza do tráfego aéreo que se prevê venha a afectar a prestação do serviço, coordenando e negociando o desvio ou o atraso de fluxos de tráfego a fim de reduzir o risco de ocorrência de situações de sobrecarga no espaço aéreo ou nos aeródromos;

h) Gestão do espaço aéreo

A designação de volumes de espaço aéreo específicos para determinada utilização deve ser controlada, coordenada e promulgada de forma atempada a fim de reduzir o risco de perda de separação entre aeronaves em quaisquer circunstâncias;

i) Configuração do espaço aéreo

As estruturas de espaço aéreo e os procedimentos de voo devem ser adequadamente definidos, estudados e validados antes de serem aplicados e utilizados pelas aeronaves.

3. **Sistemas e componentes**

a) Generalidades

Os sistemas e componentes ATM/ANS que, no solo, fornecem informações de, e para as aeronaves devem ser concebidos, fabricados, instalados, mantidos e operados de forma correcta de modo a assegurar que sejam adequados para os fins a que se destinam;

b) Integridade, desempenho e fiabilidade dos sistemas e componentes

O desempenho dos sistemas e componentes em termos de integridade e de segurança, tanto a bordo das aeronaves como no solo ou no espaço aéreo, deve ser adequado para os fins a que os referidos sistemas e componentes se destinam, devendo atingir o nível operacional exigido em todas as condições operacionais previsíveis e durante todo o período de vida operacional dos sistemas e componentes;

c) Concepção dos sistemas e componentes

i) Os sistemas e componentes devem ser concebidos por forma a preencher os requisitos aplicáveis em matéria de segurança;

ii) Os sistemas e componentes, considerados conjuntamente, isoladamente ou em relação entre si, devem ser concebidos de tal forma que exista uma relação inversa entre a probabilidade de que uma avaria possa provocar a avaria total do sistema e a gravidade dos seus efeitos na segurança dos serviços;

iii) Os sistemas e componentes, considerados individualmente e combinados entre si, devem ser concebidos tendo em conta as limitações relacionadas com as capacidades e o desempenho humanos;

iv) Os sistemas e componentes devem ser concebidos de modo a estarem protegidos contra as interacções prejudiciais involuntárias com elementos externos;

v) As informações necessárias ao fabrico, instalação, operação e manutenção dos sistemas e componentes, bem como as informações relativas a condições de falta de segurança, devem ser fornecidas ao pessoal de forma clara, coerente e inequívoca;

d) Continuidade do nível de serviço

Os níveis de segurança dos sistemas e componentes devem manter-se durante o serviço e durante qualquer modificação do mesmo.

4. **Qualificações dos controladores de tráfego aéreo**

a) Generalidades

Quem inicie uma acção de formação na qualidade de controlador de tráfego aéreo ou de instruendo de controlo de tráfego aéreo deve ter maturidade suficiente nos planos educacional, físico e mental para adquirir, memorizar e demonstrar que possui os conhecimentos teóricos e a formação prática necessários;

b) Conhecimentos teóricos

i) Os controladores de tráfego aéreo devem adquirir e manter um nível de conhecimentos adequado às funções exercidas e proporcionado em relação aos riscos associados ao tipo de serviço;

ii) A aquisição e memorização dos conhecimentos teóricos devem ser demonstradas através de uma avaliação contínua durante a formação ou através de exames adequados;

iii) Deve ser mantido um nível adequado de conhecimentos teóricos. O cumprimento dos critérios deve ser demonstrado por meio de avaliações ou exames regulares. A frequência dos exames deve ser proporcionado em relação ao nível de risco associado ao tipo de serviço;

c) Formação prática

i) Os controladores de tráfego aéreo devem adquirir e manter as competências práticas adequadas ao exercício das suas funções. Essas competências devem ser proporcionadas em relação aos riscos associados ao tipo de serviço e devem incluir pelo menos as seguintes matérias, se as funções exercidas o justificarem:

i. procedimentos operacionais,

ii. aspectos específicos da função,

iii. situações anormais e de emergência,

iv. factores humanos;

ii) Os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar que possuem a aptidão para executar os procedimentos e as manobras correspondentes com um nível de competência adequado às funções exercidas;

iii) Os controladores de tráfego aéreo devem manter um nível satisfatório de competências em matéria de formação prática. O cumprimento dos critérios deve ser verificado por meio de avaliações regulares. A regularidade dessas avaliações deve ser proporcionada em relação à complexidade e ao nível de risco associados ao tipo de serviço e às funções exercidas;

d) Proficiência linguística

i) Os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar proficiência em falar e em compreender suficientemente o inglês a fim de poderem comunicar eficazmente, tanto mediante dispositivos exclusivamente vocais (telefone/ /radiotelefone) como em situações presenciais sobre assuntos concretos e relacionados com a profissão, inclusive em situações de emergência;

ii) Sempre que necessário, num volume definido de espaço aéreo e para efeitos da prestação de serviços de tráfego aéreo, um controlador de tráfego aéreo deve ser também capaz de falar e compreender a língua ou línguas nacionais com a proficiência descrita na subalínea anterior;

e) Dispositivos de formação em simulador

Sempre que sejam utilizados dispositivos de formação em simulador na formação prática para compreensão de situações específicas e de factores humanos, ou para demonstrar a aquisição ou manutenção de competências, esses dispositivos devem ter um nível de desempenho que permita simular de forma adequada o ambiente de trabalho e as situações operacionais pertinentes para a formação ministrada;

f) Programa de formação

i) A formação deve consistir num curso de formação que pode compreender instrução teórica e prática, incluindo treino num dispositivo de formação em simulador, quando aplicável;

ii) Deve ser definido e aprovado um curso para cada tipo de formação;

g) Instrutores

i) A instrução teórica deve ministrada por instrutores adequadamente qualificados, que devem:

i. possuir os conhecimentos adequados nos domínios em que a instrução é ministrada, e

ii. ter demonstrado aptidão para utilizar as técnicas de instrução adequadas;

ii) A instrução prática deve ser ministrada por instrutores adequadamente qualificados que:

i. satisfaçam os requisitos em termos de conhecimentos teóricos e de experiência pertinentes para a instrução ministrada,

ii. tenham demonstrado aptidão para ensinar e para utilizar as técnicas de instrução adequadas,

iii. tenham prática de técnicas de instrução ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução, e

iv. frequentem periodicamente formação de actualização para manterem o nível de competências pedagógicas;

iii) Os instrutores de formação prática devem também ser ou ter sido controladores de tráfego aéreo;

h) Examinadores

i) O pessoal responsável pela avaliação das competências dos controladores de tráfego aéreo deve:

i. ter demonstrado aptidão para avaliar o desempenho dos controladores de tráfego aéreo e para os submeter a provas e testes, e

ii. frequentar periodicamente formação de actualização para manter os critérios de avaliação actualizados;

ii) Os examinadores das competências práticas devem também ser ou ter sido controladores de tráfego aéreo nos domínios em que é efectuada a avaliação;

i) Aptidão médica dos controladores de tráfego aéreo

i) Critérios médicos

i. todos os controladores de tráfego aéreo devem demonstrar periodicamente que possuem a aptidão médica necessária para desempenharem as suas funções de forma satisfatória. O cumprimento dos critérios deve ser demonstrado mediante uma avaliação adequada, tendo em conta a eventual degradação mental e física causada pela idade,

ii. o cumprimento dos critérios de aptidão médica, que abrange a aptidão física e mental, inclui a inexistência comprovada de qualquer doença ou deficiência que impossibilite o pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo de:

— executar de forma adequada as tarefas necessárias para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo,

— desempenhar em qualquer momento as funções que lhes foram atribuídas, ou

— ter uma percepção correcta do seu meio envolvente;

ii) Quando a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada, podem ser aplicadas medidas mitigantes que assegurem um nível equivalente de segurança.

5. **Prestadores de serviços e organizações de formação**

a) Os serviços só devem ser prestados se forem satisfeitas as seguintes condições:

i) O prestador de serviços deve dispor, directa ou indirectamente, através de contratos, dos meios necessários de acordo com a dimensão e o âmbito do serviço. Esses meios devem compreender, nomeadamente, os sistemas, as instalações, incluindo o fornecimento de energia, a estrutura de gestão, o pessoal, o equipamento e respectiva manutenção, a documentação relativa às tarefas, as responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação dos registos;

ii) O prestador de serviços deve elaborar e manter actualizados manuais de gestão e de operações relativos à prestação dos seus serviços e actuar em conformidade com esses manuais. Esses manuais devem incluir todas as instruções, informações e procedimentos necessários para que as operações, o sistema de gestão e o pessoal de operações possam desempenhar as suas funções;

iii) O prestador de serviços deve aplicar e manter um sistema de gestão baseado na avaliação dos riscos para assegurar o cumprimento dos requisitos essenciais do presente anexo, e procurar melhorar activa e continuamente esse sistema;

iv) O prestador de serviços deve utilizar unicamente pessoal com as qualificações e formação adequadas e aplicar e manter programas de formação e de avaliação desse pessoal;

v) O prestador de serviços deve celebrar acordos formais com todos os outros intervenientes na prestação do serviço, a fim de garantir a conformidade com os requisitos essenciais;

vi) O prestador de serviços deve elaborar e executar um plano de contingência que abranja as situações de emergência e anormais, susceptíveis de ocorrer no âmbito da prestação de serviços;

vii) O prestador de serviços deve elaborar e manter um programa de segurança e de prevenção de acidentes e de incidentes, incluindo um programa de notificação e de análise de ocorrências, a utilizar pelo sistema de gestão, de modo a contribuir para o objectivo da melhoria contínua da segurança; e

viii) O prestador de serviços deve tomar providências para verificar que os sistemas e componentes que opera preenchem permanentemente os requisitos de desempenho em termos de segurança;

b) Os serviços de controlo de tráfego aéreo só devem ser prestados se forem satisfeitas as seguintes condições:

i) A prevenção da fadiga do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo deve ser gerida através de um sistema de escalas de serviço. Esse sistema de escalas deve incluir os períodos de serviço, os tempos de serviço e os períodos de repouso adaptados. As limitações estabelecidas no âmbito do sistema de escalas devem tomar em consideração todos os factores relevantes que contribuem para a fadiga, tais como, nomeadamente, a privação do sono, a perturbação dos ciclos circadianos, o trabalho nocturno, o tempo de serviço acumulado em determinados períodos e a partilha das tarefas atribuídas aos membros do pessoal;

ii) A prevenção do *stress* do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo deve ser gerida através de programas de formação e de prevenção;

iii) O prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo deve aplicar procedimentos para verificar que o juízo cognitivo do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo não está debilitado ou que a sua aptidão médica não é insuficiente;

iv) O prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo deve ter em conta as condicionantes operacionais e técnicas, bem como os princípios ligados aos factores humanos, ao nível da planificação e das operações;

c) Os serviços de Comunicação (C), Navegação (N) e/ou Vigilância (S) só devem ser prestados se for satisfeita a seguinte condição:

O prestador de serviços deve manter os utilizadores do espaço aéreo e os órgãos ATS competentes informados, de forma atempada, da situação operacional (e eventuais alterações) dos serviços prestados para efeitos de tráfego aéreo;

d) Organizações de formação

As organizações que ministram formação ao pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo devem preencher os seguintes requisitos:

i. dispor de todos os meios necessários para o cumprimento das obrigações inerentes à sua actividade. Estes meios incluem, nomeadamente, os seguintes: instalações, pessoal, equipamento, metodologia, documentação sobre as tarefas, responsabilidades e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e conservação de registos,

ii. aplicar e manter um sistema de gestão relativo à segurança e ao nível da formação e procurar o aperfeiçoamento contínuo desse sistema, e

iii. celebrar acordos com outras organizações relevantes, na medida do necessário, para garantir a conformidade constante com esses requisitos essenciais.».